@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

11 (117)
listopad
2017





# ODKORKUJ SIĘ I JEDŹ

## Aktualności

3 Nowa trasa linii 518
3 Dwie nowe linie autobusowe
4 Nowy POP przy metrze Politechnika
4 Wychowanie komunikacyjne – nowość na stronie ZTM
5 Jednolite stroje dla pracowników ZTM
5 Elektryczne autobusy z dofinansowaniem
6 Za nami kolejna akcja „Znicz”

## Temat numeru

8 10 lat odkorkowywania Warszawy
12 Samochody zjadą do podziemia
13 Miejskie parkingi w Utrechcie

## Z kart historii komunikacji

15 136. rocznica uruchomienia belgijskich tramwajów konnych

## Drodzy Czytelnicy,

Każdy kierowca dobrze wie, co to znaczy stać w korku. Minuty mijają, wskazówki zegarka tykają „coraz głośniej”, a kolumna samochodów przesuwa się powolutku w kierunku kolejnych świateł. Spóźnienie do pracy, do lekarza czy na spotkanie jest w takiej sytuacji niemal pewne, a przecież, po dojechaniu na miejsce, trzeba jeszcze gdzieś zaparkować auto w centrum miasta.

Nerwy, hałas, spaliny - tego wszystkiego można uniknąć, wybierając komunikację miejską. Tylko co zrobić, jeśli się mieszka poza Warszawą? W takiej sytuacji doskonałym rozwiązaniem są parkingi "Parkuj i Jedź", które istnieją w stolicy już dziesięć lat. W najnowszym numerze prezentujemy jak działa ten system, gdzie można znaleźć parkingi i jak wygląda „Park&Ride” w Amsterdamie.

Już niedługo Warszawa może się wzbogacić o kolejne miejsca, w których będzie można zostawić auto - wybudowane zostaną podziemne miejskie parkingi.

Z każdym rokiem coraz więcej osób przesiada się na rowery, bo to nie tylko zdrowy i wygodny, ale także bardzo szybki sposób podróżowania po mieście. Rozwiązania holenderskie mogą być wzorem dla innych krajów, dlatego przyglądamy się największemu parkingowi dla rowerów, jaki powstaje w Utrechcie. A jak na tym tle wygląda Warszawa?

Na początku listopada, jak co roku, wiele osób odwiedzało warszawskie cmentarze. Z myślą o nich Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił specjalne linie autobusowe i tramwajowe. Zapraszamy do przeczytania relacji, jak wyglądała tegoroczna akcja „Znicz”.

**Zachęcamy do lektury**

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

**Redaktor prowadzący:** Łukasz Majchrzyk

**Skład:** Maciej Beister

**Nakład:** 10 829

**Prenumerata:** ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

# Nowa trasa linii 518

**Od 4 listopada autobusy linii 518 jeżdżą nową stałą trasą. Zmiany objęły odcinki końcowe na Nowodworach i w Śródmieściu. To efekt prowadzonych na Białołę-ce konsultacji społecznych w zakresie zmian w układzie komunikacyjnym dzielnicy.**

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych uzgodniono, że autobusy linii **518** zastąpią kursującą tylko w godzinach porannego szczytu linię **314** i pojadą nową trasą:

**NOWODWORY** – Światowida – **Hanki Ordonówny – Odkryta – Nowodwor-ska – Mehoffera** – Świderska – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska – most Grota-Roweckiego – Trasa AK – Słowackiego – (powrót: Włościańska – Żelazowska) – Mickie-wicza – Andersa – Muranowska – Bonifraterska – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – **PL. TRZECH KRZYŻY**.

Wcześniej pod uwagę brano wariant skrócony kursowania linii **518** z Białołęki do pętli Metro Marymont, co zwiększyłoby częstotliwość i regularność odjazdów autobusów. Jednakże, przychylając się do głosów mieszkańców dzielnicy, Zarząd Transportu Miejskiego podjął decyzję o pozostawieniu tego połączenia do Śródmieścia.

Autobusy dojeżdżają jednak do placu Trzech Krzyży, a nie tak jak dotychczas, do Dworca Centralnego. Takie rozwiązanie umożliwia ominięcie ulicy Świętokrzyskiej, gdzie linia napotykała na największe utrudnienia w ruchu i jednocześnie spełnia postulaty uczestników konsultacji, którzy wnioskowali o utrzymanie połączenia Białołęki z Traktem Królewskim.

Wprowadzenie zmian od 4 listopada było możliwe dzięki zakończonej przebudowie skrzyżowania ul. Świderskiej z ul. Mehoffera i skrzyżowania ul. Odkrytej z ul. Hanki Ordonówny na Białołęce, a także przywróceniu po wakacjach weekendowego ruchu na Trakcie Królewskim.

Jednocześnie, w związku ze skierowaniem linii **518** na odcinek ul. Odkryta – Nowodworska, została zlikwidowana linia **314**, której autobusy wyjechały po raz ostatni 3 listopada.





# Dwie nowe linie autobusowe

**Od poniedziałku, 6 listopada rozpoczęły kursowanie dwie nowe linie autobusowe: L34 i L41. Dzięki nim komunikacja miejska dociera do wszystkich sołectw w gminie Jabłonna.**

Zarząd Transportu Miejskiego, na wniosek gminy Jabłonna, uruchomił dwie nowe linie lokalne. Trasa obu linii w całości przebiega w drugiej strefie biletowej. Rozkłady jazdy dla **L34** i **L41** są już dostępne na stronie internetowej.

Autobusy kursują trasami:

**L34**: **PL. KOŚCIUSZKI/LEGIONOWO/** – Handlowa – Kwiatowa – Przemysłowa – Handlowa – Kościuszki - Piłsudskiego – Sobieskiego – Parkowa – Jagiellońska – Kościuszki – Chotomów: Piusa XI - Partyzantów – Dąbrowa Chotomowska: Kordeckiego – Olszewnica Stara: Kordeckiego – Warszawska - **OLSZEWNICA STARA**,

**L41**: **URZĄD MIASTA/NOWY DWÓR MAZOWIECKI/** - Warszawska - Paderewskiego – Morawicza – Wojska Polskiego – Boża Wola - Suchocin – Skierdy – Rajszew – Jabłonna: Modlińska – Szkolna – Obwodnica Jabłonny – Zegrzyńska – Legionowo: Sobieskiego – Piłsudskiego – Kościuszki – Handlowa- **PL. KOŚCIUSZKI/LEGIONOWO**.

Autobusy zatrzymują się na następujących przystankach:

- Jabłonna: CHOTOMOWSKA, DĘBOWA
- Rajszew: NADZORCÓWKA, GOLFOWA
- Skierdy: LIPOWA, PUSZCZYKA, NADWIŚLAŃSKA
- Suchocin: SOŁECKA, SUCHOCIN
- Boża Wola: DĘBOWA
- Nowy Dwór Maz.: OS. MŁODYCH, LEŚNA, MORAWICZA, AKACJOWA, PADEREWSKIEGO
- Chotomów: CHOTOMÓW
- Dąbrowa Chotomowska: WYPOCZYNKOWA, LIPOWA
- Olszewnica Stara: BRZOZOWA, POLNA.

Autobusami oznaczonymi literą "**L**" można podróżować na podstawie biletów emitowanych przez przewoźników. **Honorowane są również bilety ZTM: 90-dniowe, 30-dniowe, dobowe, 3-dniowe, weekendowe, weekendowe grupowe, bilet seniora, bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci oraz wszystkie uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych**.

# Nowy POP przy metrze Politechnika

**Od 30 października podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z nowego Punktu Obsługi Pasażerów. Kolejny, już 22. POP, został otwarty na stacji Metro Politechnika.**

Nowy POP znajduje się w północnej części stacji, przy zejściach do metra od strony ul. Nowowiejskiej. Do dyspozycji podróżnych są trzy okienka, czynne od poniedziałku do piątku w godz. 7-20 i w soboty w godz. 10-17. Punkt posiada także pętlę induktofoniczną, ułatwiającą obsługę osobom z aparatem słuchowym.

W nowym punkcie odwiedzający mogą skorzystać ze wszystkich najważniejszych usług związanych z obsługą pasażerów. To m.in. dostęp do informacji pasażerskiej, sprzedaż biletów, personalizacja i przekodowanie Warszawskiej Karty Miejskiej, wnioski o zwrot biletu kodowanego, odwołania od wystawionych wezwań za jazdę bez ważnego biletu i wydawanie abonamentów w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego. Podobnie jak w pozostałych punktach, także tu pasażerowie mogą składać skargi i wnioski dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Większość POP-ów zlokalizowanych jest na stacjach metra, w miejscach o dużym natężeniu ruchu. Na I linii metra są to stacje: Imielin, Służew, Politechnika, Centrum (dwa punkty), Świętokrzyska, Ratusz Arsenał, Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont i Młociny.

Na II linii metra POP-y można znaleźć na stacjach: Rondo ONZ, Świętokrzyska (niezależny od punktu przy I linii), Nowy Świat – Uniwersytet, Stadion Narodowy i Dworzec Wileński. Trzy Punkty Obsługi Pasażerów dostępne są też na warszawskich dworcach: Wschodnim (Lubelska), Centralnym i Zachodnim. Jeden punkt funkcjonuje na Lotnisku Chopina, kolejny w Centrum Handlowym Blue City i jeden przy ul. Żelaznej 61, gdzie mieści się główna siedziba Zarządu Transportu Miejskiego.

Większość POP-ów funkcjonuje w dni robocze, za wyjątkiem wybranych, które otwarte są także w weekendy. Szczegółową informację o godzinach pracy poszczególnych punktów można sprawdzić na stronie **www.ztm.waw.pl**.






# Wychowanie komunikacyjne – nowość na stronie ZTM

**Na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego pojawiła się nowa zakładka – Wychowanie komunikacyjne. Znaleźć tu można materiały edukacyjne oraz filmy z Panem Bilecikiem w roli głównej. Już wkrótce pojawią się relacje z zajęć komunikacyjnych.**

Zarząd Transportu Miejskiego wraz z Miejskimi Zakładami Autobusowymi prowadzi zajęcia komunikacyjne dla klas I – III szkół podstawowych z Warszawy, w ramach projektu „Nasza wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa".

Podczas zajęć dzieci dowiadują się czym jest transport publiczny i jak korzystanie z niego wpływa pozytywnie na środowisko naturalne oraz poznają główne zasady bezpiecznego podróżowania komunikacją miejską. Cześć zajęć odbywać się będzie w ekologicznym autobusie elektrycznym.

**W zakładce** można znaleźć i pobrać materiały, które wykorzystywane są podczas lekcji i samemu uczyć się podczas zabawy. Zagadki i zadania dotyczą nie tylko bezpośrednio komunikacji miejskiej, ale również ruchu drogowego, znaków drogowych, bezpieczeństwa i Warszawy.

Znajdują się tu również odcinki serialu dla dzieci pt. Pan Bilecik Uczy. Filmów edukacyjnych będzie przybywać, a każdy kolejny będzie poruszał inne, istotne zagadnienie dotyczące komunikacji miejskiej.



## Jednolite stroje dla pracowników ZTM

**Od 1 listopada kontrolerzy biletów, pracownicy Punktów Obsługi Pasażerów, kancelarii, nadzoru ruchu oraz pracownicy obsługi parkingów P+R podlegają umundurowaniu. Dzięki temu stają się lepiej rozpoznawalni i są wizytówką stołecznej komunikacji miejskiej.**

Rozpoznawalność kontrolerów może wpłynąć na to, że część gapowiczów zacznie kupować i kasować bilety. Strój kontrolera i pracownika POP-u składa się ze spodni wyjściowych „w kant" w kolorze grafitowym, wyjściowej grafitowej marynarki (w wersji męskiej i damskiej), białej koszuli z długim lub krótkim rękawem (w okresie letnim), czarnego paska, czarnych butów. W przypadku pań zamiast spodni możliwy jest wybór grafitowej spódnicy, zgodnie z upodobaniem pracownika. Dodatkiem jest krawat dla Panów, a dla Pań apaszka.

W okresie wiosenno-letnim przy niesprzyjającej aurze kontrolerzy ubrani są w czarne letnie kurtki. Czarne kurtki, dostosowane do pory roku, kontrolerzy będą nosić również zimą. Zostaną wtedy wyposażeni w zimowe spodnie, czapki oraz rękawiczki.



Warto zauważyć, że w okresie wiosenno-letnim, czyli od początku maja do końca września, kontrolerzy będą mogli sprawdzać bilety bez krawata oraz w koszuli z rozpiętym jednym guzikiem pod szyją.

Jednolite stroje mają zarówno kontrolerzy biletów pracujący na etat jak i ci, którzy sprawdzają bilety na podstawie umowy zlecenia oraz firmy zewnętrznej wykonujących czynności na zlecenie ZTM (Cursor).

Podobny strój mają pracownicy obsługi parkingów i nadzoru ruchu. Dodatkowo mogą oni założyć koszulki polo i bluzy polarowe. Ponadto pracowników nadzoru wyróżniają odblaskowe kamizelki z napisem „nadzór ruchu ZTM" na plecach oraz czapki instruktorskie z białym pokrowcem, czarnym daszkiem i złotym sznurkiem na obrzeżu daszka oraz czerwonym otokiem.



## Elektryczne autobusy z dofinansowaniem

**130 przegubowych autobusów elektrycznych już wkrótce wyjedzie na ulice Warszawy. Unia Europejska dofinansuje ich zakup kwotą 180 mln zł.**

Przedstawiciele Miejskich Zakładów Autobusowych 30 października podpisali umowę dofinansowania zakupu **130 elektrycznych** niskopodłogowych autobusów przegubowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą czyli siecią ładowarek ulicznych. **Całkowity koszt projektu to 417.501.729,00 złotych, koszty kwalifikowalne to 300.000.000,00 złotych, a kwota dofinansowania to 180.000.000,00 złotych**.

Zakup tych pojazdów to główny element programu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na Trakt Królewski. Do 2020 roku z Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Światu znikną autobusy napędzane olejem napędowym. Dzięki temu z najważniejszego deptaka stolicy znikną ostatecznie spaliny, będzie też znacznie ciszej.

Pierwsze inwestycje elektromobilne zostały poczynione już wcześniej. Miejskie Zakłady Autobusowe już od 2012 roku testowały modele autobusów elektrycznych różnych producentów polskich i zagranicznych, a w 2015 roku kupiły pierwszych dziesięć sztuk elektrobusów marki Solaris Urbino 12 Electric, które zostały skierowane do obsługi linii 222. Jesienią tego roku stołeczny przewoźnik wzbogacił się o dziesięć kolejnych pojazdów elek-

▶▶▶



trycznych – tym razem marki Ursus CitySmile 12 Electric. Po zainstalowaniu ładowarki ulicznej przy ul. Konwiktorskiej zostaną one skierowane do obsługi docelowej dla nich linii 178.

W fabryce w Bolechowie trwa budowa kolejnych autobusów elektrycznych dla MZA. Firma Solaris Bus & Coach wiosną dostarczy do Warszawy dziesięć autobusów Solaris Urbino 12 Electric nowej czwartej generacji. W przyszłym roku miejska spółka będzie więc posiadała 30 autobusów elektrycznych klasy maxi (o długości 12 metrów), które w komplecie będą eksploatowane przez zajezdnię „Woronicza".

Przegubowe autobusy elektryczne dostarczone w ramach podpisanej dziś umowy będą stacjonowały już w innym miejscu. Dla nich powstanie najnowocześniejsza w Polsce zajezdnia przy ul. Redutowej. Pojazdy będą tam garażowane w parkingu wielopoziomowym, a ekologiczny zakład będzie wyposażony w energooszczędne pompy ciepła, LED-owe oświetlenie i dużą powierzchnię zieloną na dachach obiektów.

Projekt Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

# Za nami kolejna akcja „Znicz"

**29 linii cmentarnych, 1500 autobusów, 300 tramwajów, 200 pracowników i sześć dodatkowo uruchomionych punktów sprzedaży biletów. Tak prezentuje się tegoroczna akcja „Znicz", podczas której Zarząd Transportu Miejskiego zorganizował dojazd komunikacją miejską do warszawskich cmentarzy.**

Tak jak w poprzednich latach, także w tym roku w okresie Wszystkich Świętych Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił specjalne linie cmentarne, które umożliwiły mieszkańcom Warszawy sprawny dojazd do stołecznych nekropolii. W weekend 28-29 października oraz 1 listopada pasażerowie mogli skorzystać z dodatkowych 27 linii autobusowych i dwóch tramwajowych. Nad ich sprawnym funkcjonowaniem czuwało 100 osób nadzorujących ruch i 20 osób badających napełnienia.









Mając jednak świadomość, że część mieszkańców będzie chciała wcześniej wybrać się na groby bliskich, pierwszą linię cmentarną C40 uruchomiliśmy już w weekend 14-15 października. Jej autobusy ostatni kurs wykonały 5 listopada.

Pasażerowie, którzy nie zdążyli zapoznać się z ofertą linii cmentarnych przed wyjściem z domu, mogli skorzystać z pomocy 80 informatorów, będących do dyspozycji w sąsiedztwie cmentarzy, dworców kolejowych oraz największych węzłów przesiadkowych. Zakup biletu także nie stanowił problemu. W tych dniach uruchomiliśmy sześć dodatkowych punktów





sprzedażowych, w których zakupiono ponad 14 tys. biletów o wartości blisko 73 tys. zł. Dobra dostępność zakupu biletów była zauważalna w pracy kontrolerów – na liniach cmentarnych bez biletu próbowało przejechać zaledwie 4 proc. pasażerów.

Z uwagi na trudne warunki pogodowe, największy ruch na węzłach przesiadkowych i wokół warszawskich cmentarzy odnotowaliśmy 1 listopada. I właśnie tego dnia oddaliśmy do dyspozycji Warszawiaków blisko 1,5 tys. autobusów i 300 tramwajów. To w sumie o 710 brygad więcej niż w podstawowym rozkładzie świątecznym. Pasażerowie podróżujący z Metra Młociny na Cmentarz Północny mogli skorzystać z najczęściej kursującej tego dnia linii autobusowej – C09. Jej autobusy odjeżdżały z przystanku średnio co 45 sekund.






Dzięki bogatej ofercie przewozowej dotarcie na stołeczne nekropolie było możliwe bez większych utrudnień. A jeśli gdziekolwiek trudności występowały, na bieżąco informowaliśmy o nich na naszej stronie internetowej i w mediach społecznościowych, gdzie prowadziliśmy relację na żywo. Pozytywne oceny i podziękowania, które napływały do nas w tych dniach, to najlepszy dowód na to, że było warto.




# 10 lat odkorkowywania Warszawy



**Parkingi P+R zmieniają krajobraz stolicy. Dzięki nim po centrum miasta porusza się mniej aut. To rozwiązanie przynosi wiele korzyści: jest mniej korków i czystsze powietrze, a kierowcy nie denerwują się, szukając miejsca, w którym mogliby zostawić samochód. System funkcjonuje już 10 lat i jest ciągle rozbudowywany.**

Do centrum Warszawy wjeżdżają codziennie tysiące osób, które tam pracują, robią zakupy, chcą pójść do kina czy załatwić sprawę w urzędzie. Jak się tam dostać, jeśli mieszka się poza stolicą? Najprościej wsiąść w samochód, ale tu pojawiają się inne problemy. Taki sposób podróżowania zatruwa powietrze, powoduje korki na ulicach, a samych kierowców naraża na stres, związany z podstawowym problemem: gdzie zaparkować auto?

Według warszawskiego badania ruchu z 2015 roku codziennie do centrum największego, polskiego miasta wjeżdża około 630 tysięcy samochodów, a według szacunków Zarządu Dróg Miejskich nawet 30 procent ruchu w Śródmieściu mogą generować kierowcy szukający miejsca do parkowania. Tworzy się błędne koło, bo ruch jest większy, korki dłuższe, a kiedy ulice są bardziej zapchane, ciężej jest poruszać się po Warszawie i znaleźć miejsce do parkowania.

Jak rozwiązać ten problem? Najlepiej nie wjeżdżać samochodem do centrum stolicy, jeśli nie jest to naprawdę konieczne. Idealnym rozwiązaniem w tej sytuacji są Parkingi Parkuj i Jedź (P+R), których od kilku lat powstaje coraz więcej. Warszawa jest pod tym względem liderem w Polsce, bo też i potrzeby są tutaj największe.

W 2006 roku Rada Warszawy podjęła decyzję o przystąpieniu do realizacji projektu budowy parkingów P+R, a już w następnym roku stanął pierwszy tego typu obiekt, zlokalizowany przy stacji metra Marymont. Ktoś mógłby się zdziwić, że właśnie tam powstał pierwszy parking - z dala od rogatek Warszawy. Lokalizacja nie była jednak, wybrana przypadkowo. Stacja Marymont była wtedy ostatnią od strony północnej na pierwszej linii metra, a parkingi Parkuj i Jedź, zgodnie z ich ideą, lokalizowane są przy ważnych węzłach przesiadkowych. Nie spełniałyby one swojej funkcji, gdyby nie sprawnie działający transport publiczny.

Co więcej, w pobliżu znajduje się także duża pętla autobusowa i tramwajowa, skąd również można się dostać do centrum miasta. Później przyszła kolej na zachodnie obrzeża miasta, czyli parking Połczyńska, a następnie obiekt przy Alei Wilanowskiej. Pierwszy etap rozbudowy systemu zakończył się

powstaniem parkingu na Młocinach – tutaj oczywiście, było to związane z przedłużeniem linii metra.

Podobnie są rozmieszczane parkingi w innych, wielkich europejskich miastach. Amsterdam chwali się, że jego parkingi Park&Ride są zlokalizowane przy zjazdach z autostrad i posiadają doskonałe połączenia transportem publicznym do centrum miasta (tylko podróżni, którzy udają się w tę stronę, mogą skorzystać z systemu na preferencyjnych warunkach).

Warszawski system był ciągle rozbudowywany i od początku dało się zauważyć, że był bardzo potrzebny kierowcom, wjeżdżającym do stolicy. Już pod koniec 2010 roku na parkingach Parkuj i Jedź, zarządzanych przez ZTM było dostępnych ponad 2500 miejsc (na ośmiu parkingach) i na większości obiektów już około 10 rano, kiedy kończył się poranny szczyt komunikacyjny, nie było wolnych miejsc, i to nawet mimo tego, że oddawano do użytku coraz to nowe parkingi.

Już wtedy największym zainteresowaniem cieszył się parking na Młocinach, gdzie na czterech poziomach mogło parkować nawet 1000 samochodów i 20 rowerów. Już wtedy do ZTM napływały liczne prośby od pasażerów, żeby zwiększyć liczbę dostępnych miejsc postojowych – nic dziwnego, skoro codziennie korzysta z niego kilkadziesiąt tysięcy pasażerów.

Potrzeby w tej części Warszawy z biegiem lat wcale się nie zmniejszają, wręcz przeciwnie – systematycznie rosną (średnie napełnienie parkingu Młociny I wynosi 97 proc., a Młociny II nawet 100 proc.), dlatego na Młocinach powstanie już trzeci parking w systemie Parkuj i Jedź. Dzięki zrealizowaniu tej inwestycji co najmniej 155 kierowców będzie mogło zostawić swoje auto na obrzeżach Warszawy i dalej, do centrum stolicy, podróżować komunikacją miejską. W projekcie przewidziano nawet dwie stacje do ładowania aut elektrycznych i hybrydowych oraz 24 stojaki dla rowerów.

Warto przy tej okazji podkreślić, że parkingi w systemie P+R są tak planowane, by jak najlepiej komponowały się z architekturą okolicy i wyglądały estetycznie. Nowy parking będzie obsadzony ozdobnymi krzewami liściastymi, bardzo odpornymi na zanieczyszczenia powietrza, o tak wdzięcznych nazwach jak: Rosa rugosa, Physocarpus opulifolius czy Cornus alba. Drzewa, rosnące na terenie inwestycji, nie zostaną w trakcie budowy wycięte, ale przesadzone w inne miejsca.

Parkingi P+R bardzo mocno rozwijały się przed Euro 2012, podczas którego miały być ważnym składnikiem systemu komunikacyjnego. Wtedy został m.in. oddany do użytku parking w pobliżu stacji Szybkiej Kolei Miejskiej w Wawrze (nie tylko metro i autobusy mogą współpracować w ramach tego systemu). Na parkingu dostępne były 133 miejsca dla samochodów oraz aż 144 stojaki rowerowe.

Parking znakomicie usprawnił komunikację mieszkańców Wawra. Po pozostawieniu samochodu, będą mogli na Pragę czy do centrum Warszawy dojechać szybko i wygodnie pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej. Na przystanku Warszawa Wawer zatrzymują się pociągi linii S1, która łączy Otwock z Pruszkowem. Czas dojazdu do stacji Śródmieście to tylko 21 minut. Kierowcy, w ramach Wspólnego Biletu, mogą korzystać również z pociągów Kolei Mazowieckich.










Obecnie, w ramach systemu Park&Ride, zarządzanego przez ZTM, kierowcy mają do dyspozycji ponad 4200 miejsc parkingowych dla samochodów oraz 590 miejsc postojowych dla rowerów. Ten system umożliwia bezpłatne parkowanie pojazdów osobom, które w chwili wyjazdu z parkingu przedstawią ważny bilet od dobowego „wzwyż", bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci, dokument uprawniający do bezpłatnych przejazdów środkami transportu zbiorowego.

Warto dodać, że system będzie rozwijany. W marcu ogłoszony został konkurs na dofinansowanie projektów w ramach działania 4.3.2 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza, Mobilność miejska w ramach ZIT. Środki finansowe są dostępne dla jednostek samorządu terytorialnego zrzeszonych w ramach Porozumienia gmin Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wybrane projekty (rozstrzygnięcie ma nastąpić w listopadzie) będą mogły liczyć na dofinansowanie nawet w wysokości 80 proc. kosztów projektu.



## W Amsterdamie mają swój sposób

W Warszawie parkingi przesiadkowe odgrywają dużą rolę i są dostępne dla wszystkich, którzy chcą korzystać z komunikacji miejskiej, bez wskazywania, gdzie następnie kierowca ma jechać komunikacją miejską.

Ciekawie wygląda rozwiązanie przyjęte w Amsterdamie, gdzie można zostawić samochód nawet na 96 godzin bez przerwy i zapłacić ulgową cenę (od 1 do 8 euro za 24 godziny postoju, w zależności od pory parkowania), ale pod warunkiem, że następny etap podróży odbędzie się do centrum miasta. Podróż musi być odbyta przy użyciu karty miejskiej lub specjalnej karty parkingowej, zakupionej najpóźniej godzinę po zaparkowaniu auta.

Taka karta kosztuje od 5 euro (dla 1-2 osób) do 7,5 euro (dla pięciu osób) w zależności od tego, ile osób będzie z niej korzystać, podróżując do centrum miasta. Można jej używać również w drodze powrotnej, a podróż nie może trwać dłużej niż jedną godzinę.

Jak sprawdzane jest to, czy kierowca rzeczywiście pojechał do centrum Amsterdamu? Po jego powrocie na parking specjalny system sprawdza, czy ostatnie logowanie karty miejskiej (parkingowej) podczas podróży powrotnej nastąpiło w strefie centrum miasta (ściśle określonej). Jeżeli nie, to kierowca będzie musiał uiścić wyższą opłatę za parking – nawet 3,5 euro za godzinę postoju. Jeśli samochód zajmował miejsce przez 96 godzin, to będzie oznaczało to naprawdę spory wydatek. Lepiej pamiętać o tym, skąd i dokąd należy jechać.

*tekst: Łukasz Majchrzyk*

# PARKINGI P+R W WARSZAWIE

## P+R Anin SKM
oddany do użytku: listopad 2009; zlokalizowany: rejon skrzyżowania ul. Szpotańskiego i VIII Poprzecznej, przy stacji SKM Warszawa Anin

83 3 100

## P+R Metro Stokłosy
oddany do użytku: styczeń 2009; zlokalizowany: przy stacji metra Stokłosy

393 6 20

## P+R Aleja Krakowska
oddany do użytku: sierpień 2011; zlokalizowany: przy pętli autobusowej P+R Aleja Krakowska oraz pętli tramwajowej

415 11 100

## P+R Metro Marymont
oddany do użytku: kwiecień 2007; zlokalizowany: przy stacji metra Marymont

405 10 28

## P+R Wawer SKM
oddany do użytku: styczeń 2012; zlokalizowany: przy stacji SKM Warszawa Wawer

149 4 144

## P+R Metro Młociny
oddany do użytku: październik 2008; zlokalizowany: przy węźle komunikacyjnym Młociny

1010 24 128

## P+R Metro Imielin
oddany do użytku: luty 2012; zlokalizowany na tyłach Multikina

236

## P+R Metro Młociny II
oddany do użytku: październik 2010; zlokalizowany przy węźle komunikacyjnym Młociny

72

## P+R Ursus Niedźwiadek
oddany do użytku: maj 2012; zlokalizowany: przy pętli autobusowej Ursus Niedźwiadek

345 8 24

## P+R Metro Ursynów
oddany do użytku: grudzień 2009; zlokalizowany nad stacją metra Ursynów

166 7 100

## P+R Metro Wawrzyszew
oddany do użytku: styczeń 2014; zlokalizowany: przy stacji metra Wawrzyszew

80 2

## P+R Metro Wilanowska
oddany do użytku: styczeń 2008; zlokalizowany przy pętli autobusowej

280 5 30

## P+R Warszawa Stadion
oddany do użytku luty 2015; zlokalizowany: przy stacji kolejowej SKM Warszawa Stadion

110

## P+R Połczyńska
oddany do użytku: maj 2007; zlokalizowany ulica Połczyńska 8

500 11 20




# Samochody zjadą do podziemia

**Pod koniec października Zarząd Transportu Miejskiego zawarł umowę na opracowanie studium wykonalności drugiego parkingu miejskiego w Warszawie. W najbliższych latach w całym mieście może powstać nawet 10 obiektów, na których zmieści się ok. 2 tys. samochodów. Władze miasta chcą w ten sposób uporządkować ulice i chodniki oraz zmniejszyć ruch w śródmieściu i okolicach.**

Obecna polityka miejska zakłada odzyskiwanie przestrzeni zajmowanej przez samochody na rzecz pieszych i mieszkańców. Dotyczy to głównych ciągów komunikacyjnych i placów, które z powodzeniem mogą być przeznaczane na imprezy kulturalne i inne lokalne wydarzenia. Jednym z celów tej polityki jest także zmiana sposobu parkowania – dotychczasowe pozostawianie samochodów na chodnikach miałoby zostać zastąpione parkowaniem na pasach postojowych i w zatokach. Ograniczenie liczby aut na powierzchni wpłynie także korzystnie na miejską estetykę.



W realizacji planów ma pomóc budowa parkingów. Nie będą one bowiem służyć nowym pojazdom wjeżdżającym do śródmieścia, ale tym, które już zastawiają w nim ulice i chodniki. Docelowo mają także rozwiązać problem kierowców, którzy szukając miejsca do zaparkowania, generują nawet 30 proc. całkowitego ruchu w śródmieściu. Nowe parkingi będą wyposażone w interaktywne tablice informacyjne i system pozwalający określić liczbę wolnych miejsc parkingowych. Dzięki temu kierowcy od razu otrzymają informację o dostępności obiektu, bez konieczności generowania sztucznego ruchu powolną jazdą po okolicy. Informację o wolnych miejscach będzie można sprawdzić w aplikacji e-parkowanie, którą władze miasta planują uruchomić w przyszłym roku.

Budową parkingów zajmuje się pion inwestycyjny Zarządu Transportu Miejskiego, natomiast późniejsze zarządzanie obiektami będzie należało do Zarządu Dróg Miejskich. Dotychczas ZTM zawarł dwie umowy na budowę parkingów. Każdorazowo, wykonawca ma 120 dni na zrealizowanie całej inwestycji. Każdy z obiektów będzie dostosowany do istniejącej infrastruktury i zabudowy.

Pierwszy przetarg na opracowanie koncepcji architektoniczno-budowlanej miejskiego parkingu ZTM ogłosił we wrześniu br. Inwestycja jest realizowana na Mokotowie w okolicach ul. Orzyckiej i Gotarda. W tym przypadku wykonawca był zobowiązany do opracowania studium wykonalności, wykonania analizy finansowej oraz dwuwariantowej koncepcji parkingu miejskiego z zagospodarowaniem parteru na przestrzeń handlową – tam bowiem mógłby zostać przeniesiony pobliski bazarek z ul. Gotarda. Parking ma być wyposażony w co najmniej cztery stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych, tablice interaktywne i system czujników lub kamer wizyjnych umożliwiających określenie liczby wolnych miejsc postojowych.

Przetarg na drugi parking został ogłoszony w październiku i jeszcze w tym samym miesiącu została podpisana umowa z wykonawcą. Tym razem obiekt ma powstać na Woli, pod boiskiem szkolnym przy ul. Chłodnej 36/46. Podobnie jak w przypadku inwestycji mokotowskiej, także tu parking będzie wyposażony w nowoczesne rozwiązania i stacje do ładowania samochodów elektrycznych. Obiekt ma mieć dwie kondygnacje, które pomieszczą co najmniej 220 stanowisk postojowych. Po zakończeniu inwestycji szkolne boisko zostanie poddane modernizacji – powstaną m.in. boiska do piłki nożnej, siatkówki i koszykówki, a także bieżnia, siłownia plenerowa i plac apelowy dla uczniów. Placówka oświatowa zyska też nowe ogrodzenie. Obie inwestycje będą skoordynowane.

Obecnie trwa przygotowanie do przetargu na trzeci obiekt postojowy. Parking ma być zlokalizowany na Ochocie przy ulicy Spiskiej, pod boiskiem na terenie Szkoły Podstawowej nr 97.

*tekst: Maciej Krzysztoszek*




# Miejskie parkingi w Utrechcie



Miejskie parkingi, gdzie można zostawić swój pojazd i ruszyć w drogę transportem publicznym, są bardzo popularne w całej Europie. Holendrzy mają w tej kategorii spore osiągnięcia. Niedawno, w Utrechcie, otworzyli największy na świecie parking dla rowerów.

O tym, że Holandia jest rajem dla rowerzystów wiadomo od dawna. Na ulicach Amsterdamu, Rotterdamu, Hagi czy Utrechtu każdego dnia można zobaczyć setki tysięcy rowerzystów, jadących do pracy, do szkoły, na zakupy czy po prostu przemierzających ulice dla relaksu. Holendrzy zasłużenie cieszą się opinią miłośników dwóch kółek, a w Polsce nawet o jednym z modeli rowerów mówi się "holenderka".

W tym kraju jeżdżenie rowerem jest po prostu modne i promują je nawet najwyżsi państwowi urzędnicy. Niedawno internet obiegły zdjęcia premiera Marka Ruttego, który w eleganckim garniturze jechał rowerem ze swojej siedziby do pałacu królewskiego, żeby poinformować monarchę o sformowaniu rządu. Zanim prezes rady ministrów wszedł na spotkanie z Wilhelmem Aleksandrem, jeszcze zapiął na kole specjalną blokadę, chociaż teren dookoła pałacu był ogrodzony, a wokół kręciło się mnóstwo gwardzistów - jednak strzeżonego Pan Bóg strzeże.

Dane, dotyczące liczby rowerów, robią niesamowite wrażenie, bo w kraju, który ma niewiele ponad 17 miliona mieszkańców, jest aż 22,5 miliona rowerów. Nic dziwnego, że Holendrzy muszą się zastanawiać, jak pomieścić te wszystkie pojazdy na swoich ulicach i wpiąć je w system komunikacyjny. Władze Utrechtu, jednego z największych holenderskich miast, rozwiązały ten problem w bardzo ciekawy sposób i wybudowały wielki, podziemny parking dla rowerów w rejonie dworca kolejowego, który docelowo pomieści aż 12500 pojazdów. Wiele osób dojeżdża do miasta pociągami, a następnie przesiada się na rowery.

Ta konstrukcja robi niesamowite wrażenie. Całość będzie zajmować aż 17 tysięcy metrów kwadratowych i składać się z pięciu modułów, na których, na kilku poziomach, zamontowane zostały stojaki dla rowerów. Na razie dostępnych jest sześć tysięcy miejsc, ale już do końca przyszłego roku oddana do użytku ma ostać cała budowla - wtedy pojemność parkingu wzrośnie ponaddwukrotnie. O skali inwestycji może świadczyć to, że Tokio, jedno z największych miast na świecie, wybudowały podobny parking, który pomieści "ledwie" 9400 rowerów.

Obiekt jest czynny 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu. Co ciekawe, po przekroczeniu wjazdu na parking nie trzeba zsiadać z roweru - całość została tak zaprojektowana, że można dojechać na swoje miejsce, co na pewno znacznie ułatwia i przyspiesza korzystanie z parkingu. To nie koniec usprawnień, bo rowerzyści są prowadzeni na wolne miejsca przez specjalny, elektroniczny system.

Co najciekawsze parking, chociaż nowy i ogromny, już w momencie oddawania go do użytku, może się okazać za mały, ale to nic dziwnego, jeśli według szacunków ratusza, codziennie przez centrum Utrechtu przejeżdża nawet 100 000 rowerzystów. Plany są ambitne i do 2020 roku liczba miejsc parkingowych dla rowerów ma wzrosnąć do 33 000.

Tak wielka armia rowerzystów może spowodować olbrzymie komplikacje w ruchu ulicznym, bo podobnie jak jest w przypadku samochodów, część tłoku mogą powodować rowerzyści szukający miejsca, gdzie mogą bezpiecznie zostawić swój pojazd. Dlatego w Utrechcie dwa lata temu rozpoczęły się testy elektronicznego systemu powiadamiania o dostępności miejsc na miejskich parkingach dla rowerów.

Na ulicach pojawiły się tablice, na których wyświetlały się liczby z aktualizowaną na bieżąco liczbą pustych stanowisk postojowych tak, aby każdy rowerzysta wiedział, gdzie się skierować. System miał się również "uczyć" i na podstawie liczby wolnych miejsc oraz prędkości ich zapełniania w przeszłości, uprzedzać kierowcę, że już za chwilę nie będzie tam po co jechać i trzeba się kierować w inne miejsce.

System się przyjął i w kolejnych latach rada miejska w Utrechcie podejmowała decyzję o jego rozbudowie. W 2017 roku





miało funkcjonować już 26 tablic, podających informacje o zapełnieniu 11 miejskich parkingów.

Holandia jest europejskim liderem, jeśli chodzi o rozwiązania promujące ruch rowerowy. Holendrzy już od lat 70. stawiają na ten środek transportu – w rankingu Copenhagenize, który ocenia miasta najbardziej przyjazne rowerzystom Utrecht jest na drugim, a Amsterdam na trzecim miejscu (prowadzi Kopenhaga).

Warszawa nie ma tak wielkich tradycji, jeśli chodzi o ruch rowerowy, ale ostatnio dzieje się w tej kwestii coraz więcej.

W stolicy jest już ponad 7000 stojaków w kształcie odwróconej litery „U, do których bezpiecznie można przypiąć po dwa rowerowy. Miejsca do parkowania pojawiły się przy większości szkół i innych budynkach użyteczności publicznej (choćby Centrum Nauki Kopernik), a także przy ważniejszych przystankach i pętlach. Ponieważ najważniejsze jest, żeby stojaki stały w miejscach, które najbardziej odpowiadają mieszkańcom, dlatego propozycje lokalizacji można przysyłać na adres rowery@um.warszawa.pl.

Dzięki temu, że rozbudowywana jest infrastruktura rowerowa i powstają kolejne kilometry ścieżek (w sumie oddanych do użytku jest już około 500 km), zwiększa się także ruch rowerowy w Warszawie. Z pomiarów, wykonywanych w 2017 roku wynika, że już 5,5 proc. uczestników ruchu w stolicy wybierało ten środek transportu. Jeszcze dwa lata wcześniej ten odsetek wynosił 3,8 proc., a ponieważ mają powstawać kolejne kilometry ścieżek, to można przypuszczać, że chętnych do jazdy rowerem będzie w przyszłości jeszcze więcej.

*tekst: Łukasz Majchrzyk*

# 136. rocznica uruchomienia belgijskich tramwajów konnych

**"Pomiędzy warszawiakami panuje dość jednomyślna opinia, że tramwaje należą do najpiękniejszych wynalazków XIX-go wieku" – tak Bolesław Prus pisał w "Kurierze Warszawskim" (nr 170 z 1883 roku) dwa lata po uruchomieniu pierwszej linii miejskich tramwajów konnych w Warszawie. Niedawno, bo 18 października, obchodziliśmy 136. rocznicę tego środka publicznego transportu. A niebawem, bo 11 grudnia, będziemy obchodzić 151. rocznicę uruchomienia tramwajów konnych przez koleje żelazne.**

Miejskie tramwaje konne wyjechały na swoją pierwszą trasę 18 października 1881 roku. Linię uruchomiła na zlecenie władz miasta spółka Sociéte Generale de Tramways – Tramways Varsoviens, zwana w skrócie Towarzystwem Belgijskim. Nie był to jednak pierwszy tego typu środek transportu w Warszawie. Wcześniej bowiem swoją linię tramwajową uruchomiło Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich, a miało to miejsce już w roku 1866. Ale zacznijmy od początku...

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3996




Gdybyśmy chcieli sięgnąć wstecz w celu odnalezienia śladów pierwszych tramwajów konnych, to zapewne musielibyśmy się cofnąć do czasów starożytności, gdy konie ciągnęły wozy jedno- lub dwuosiowe w żłobieniach kamiennych płyt dróg. Ale w czasach Imperium Rzymskiego można odnaleźć wielu protoplastów niezliczonej liczby odkryć późniejszych stuleci, dlatego przenieśmy się od razu do XIX wieku, o którym wspomniał przytoczony na początku Bolesław Prus.

Pierwszy tramwaj konny pojawił się na ulicach Warszawy 11 grudnia 1866 roku. I bynajmniej nie miał on służyć przede wszystkim mieszkańcom miasta, ale sprawnemu przewozowi towarów. Dlatego, poza wagonami towarowymi, koleje żelazne zainwestowały w zaledwie sześć wagonów osobowych marki Skandia, które były w stanie pomieścić 35 osób.

W dniu uruchomienia oferty przewozowej na linii tramwajowej funkcjonowały dwa rodzaje połączeń. Pierwsze – międzydworcowe – łączyło ówczesne dworce: Petersburski, do którego docierały pociągi kolei żelaznej ze Wschodu, oraz Wiedeński, z którego podróżowano dalej na Zachód i Południe Europy. Skróciło ono czas podróżujących, dla których Warszawa była jedynie punktem przesiadkowym. Drugie połączenie było krótsze i dedykowane mieszkańcom, którzy sprawnie mogli przemieścić się z Dworca Wiedeńskiego do Kościoła Św. Anny. Funkcjonowanie tych tras było możliwe dzięki budowie kilka lat wcześniej Mostu Kierbedzia, łączącego Pragę ze Śródmieściem.

fot. L. Peczyński


fot. Biblioteka Narodowa

Warszawiakom spodobała się ta forma podróżowania, a co więcej – dla kolei żelaznych transport osobowy okazał się równie intratny, co towarowy. Dlatego bardzo szybko podjęto decyzję o zakupie kolejnych wagonów osobowych, wydłużeniu drugiej trasy do końca i zwiększeniu liczby przystanków. To rozwiązanie nie zaspokajało jednak potrzeb transportowych mieszkańców. Koleje nie były zainteresowane rozwojem sieci w obrębie miasta, a urzędnicy miejscy mieli związane ręce, ponieważ ich wpływ na istniejącą infrastrukturę był bardzo ograniczony. W takich okolicznościach podjęto decyzję o budowie miejskich tramwajów konnych.

Nie było to jednak proste zadanie, o czym władze magistratu przekonały się bardzo szybko. Na początku lat 70-tych XIX wieku pojawiły się trzy koncepcje przebiegu tras przez miasto, a wśród nich projekt braci Zelt, zakładający trasę tramwajową od Rogatek Mokotowskich do Powązkowskich. Trasa miała prowadzić przez Krakowskie Przedmieście. Mimo że ta koncepcja jako jedyna zyskała wstępną akceptację ze strony gubernatora, nie została zrealizowana. Na własne tramwaje konne mieszkańcom przyszło czekać jeszcze dekadę.

Dopiero objęcie obowiązków prezydenta Warszawy przez Sokratesa Starynkiewicza stało się nowym impulsem dla zacofanego jak na swoje czasy miasta. Rosyjski generał postawił sobie wiele ambitnych celów, które krok po kroku realizował. Podczas jego prezydentury, pod koniec lat 70-tych magistrat rozpisał – za zgodą Komitetu ds. Królestwa Polskiego – konkurs, który zakończył się wyłonieniem wykonawcy odpowiedzialnego za budowę i eksploatację sieci tramwajów konnych. Było to wspomniane już wcześniej Towarzystwo Belgijskie, którego oferta okazała się lepsza od konsorcjum inż. Kisłakowskiego z Petersburga. O wygranej Belgów zadecydowały lepsze warunki finansowe – inż. Kisłakowski nie zgodził się bowiem na płacenie 5 proc. od wpływu brutto do kasy miejskiej po trzech latach eksploatacji. Nie bez znaczenia było też doświadczenie – Belgowie realizowali już takie projekty m.in. w Mediolanie, Neapolu i we Lwowie.



Na mocy zawartej 23 września 1880 roku umowy już latem następnego roku Towarzystwo Belgijskie przystąpiło do budowy dwóch remiz: pierwszej z warsztatami na Muranowie, oraz drugiej z lecznicą na Mokotowie, który w tamtym okresie pozostawał jeszcze poza granicami Warszawy. Równolegle trwały prace nad pierwszą trasą tramwajową, dzięki czemu jej oficjalne uruchomienie możliwe było właśnie 18 października. Tego dnia o godz. 13.00 ze stacji na Muranowie wyjechał pierwszy tramwaj, a za nim sześć kolejnych z przedstawicielami najwyższych władz miejskich, m.in. prezydentem Starynkiewiczem oraz dyrektorem Towarzystwa Belgijskiego – Bolesławem Chorążym. Dwie godziny później tramwaje konne rozpoczęły regularnie obsługiwać pasażerów.

W ciągu dwóch lat sieć miejskich tramwajów konnych rozrosła się do 11 linii, do obsługi których zaprzęgane były 384 konie. W 1883 roku w dni powszednie na ulice Warszawy wyjeżdżało 80 wozów, a w dni świąteczne 96. Sieć liczyła wówczas 21,5 km. Dziennie podróżowało po niej prawie 30 tys. pasażerów, a rocznie ponad 10 mln. Każda linia miała własny kolor, a takie oznakowanie wynikało z faktu, że ok. połowa mieszkańców miasta była niepiśmienna. Najpopularniejsza, a zarazem najbardziej dochodowa, była linia czerwono-żółta, prowadząca z Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego na Muranów, i niebieska – obsługująca przemysłową Wolę.

Trzeba jednak pamiętać, że przełom XIX i XX wieku był dla Warszawy okresem dynamicznego rozwoju, który uprzemysłowił miasto, spowodował wzrost liczby mieszkańców – z 501 tys. w 1893 roku do 751 tys. w 1908 roku – i w efekcie wymusił zapotrzebowanie

transportowe znacząco poza obszar śródmiejski. Tymczasem to właśnie na tym obszarze skupiała się sieć tramwajów konnych, które poruszały się z prędkością zaledwie 7 km na godzinę. Szybko stało się oczywiste, że taki układ komunikacyjny nie spełnia już potrzeb i oczekiwań Warszawian i trzeba było zacząć szukać nowych rozwiązań. Na początku XX wieku oczy włodarzy miasta zwróciły się ku tramwajom elektrycznym, które od 1881 roku funkcjonowały w Berlinie, a niewiele krócej także w Wiedniu i Brukseli.

Zanim jednak doszło do poważniejszych zmian, w 1899 roku magistrat przejął od Towarzystwa Belgijskiego sieć tramwajów konnych. Decyzja spowodowana była m.in. odmową podjęcia się Belgów elektryfikacji istniejącej infrastruktury. Jednakże, nie mając odpowiedniego doświadczenia, władze miasta przekazały zarządzanie siecią prywatnemu 7-osobowemu zespołowi, zwanemu Zarządem Tramwajów. W pierwszych latach jego działania odnowiono istniejącą infrastrukturę i tabor – ujednolicono m.in. kolorystkę, zastępując niebiesko-żółte barwy czerwonymi z żółtymi obramowaniami na burtach wozów. Ten sposób malowania został później utrzymany przy tramwajach elektrycznych. Równolegle trwały prace przygotowawcze do elektryfikacji sieci. W 1903 roku magistrat zlecił firmie Siemens-Schuckert opracowanie pełnego projektu przebudowy sieci konnej na elektryczną. Przy tej okazji podjęto także decyzję o stop-niowym zastąpieniu kolorów poszczególnych linii numerami.

Jeszcze w 1900 roku Bolesław Prus pisał w swoich kronikach, że „wcześniej słoń urodzi 10 słoniątek, niż doczekamy się elektryfikacji tramwajów". Te słowa ilustrują najlepiej zniecierpliwienie, jakie udzielało się mieszkańcom Warszawy w tamtym okresie. Pierwszy tramwaj elektryczny wyjechał na ulice dopiero w 1908 roku, podczas gdy ostatni tramwaj konny odbył swój ostatni regularny kurs we wrześniu 1914 roku. Ale jak pokazała historia, nawet wtedy konie nie przeszły ostatecznie do historii. Swój krótki renesans ten środek transportu przeżył jeszcze w 1917 roku, kiedy w elektrowni tramwajowej wybuchł kocioł, odcinając zasilanie tramwajów elektrycznych na 6 tygodni. I właśnie w tym okresie w zastępstwie na ulice Warszawy wyjechały wagony ciągnięte przez konie. Gdy szkody po wybuchu naprawiono i „elektryki" wróciły do pracy, tramwaje konne definitywnie przeszły na karty historii. ■

*tekst: Maciej Krzysztoszek*

*Opracowano na podstawie:*
- *„Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998", Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1998 r.*
- *www.tramwar3.republika.pl*





fot. Biblioteka Narodowa

# WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

| | |
|---|---|
| ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY | www.ztm.waw.pl |

## AUTOBUSY

| | |
|---|---|
| MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE | www.mza.waw.pl |
| MOBILIS | www.mobilis.pl |
| PKS GRODZISK MAZOWIECKI | www.pksgrodzisk.com.pl |
| ARRIVA | www.arrivabus.pl |
| EUROPA EXPRESS CITY | www.europaexpress.pl |

## TRAMWAJE

| | |
|---|---|
| TRAMWAJE WARSZAWSKIE | www.tw.waw.pl |

## METRO

| | |
|---|---|
| METRO WARSZAWSKIE | www.metro.waw.pl |

## KOLEJ

| | |
|---|---|
| SZYBKA KOLEJ MIEJSKA | www.skm.warszawa.pl |
| KOLEJE MAZOWIECKIE | www.mazowieckie.com.pl |
| WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA | www.wkd.com.pl |

| | |
|---|---|
| URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY | www.um.warszawa.pl |
| BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU | www.transport.um.warszawa.pl |
| KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ | www.kmkm.waw.pl |
| HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE | www.trasbus.com |
| FOTOGALERIA TRANSPORTOWA | www.phototrans.pl |

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO